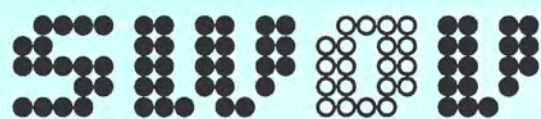


**aanwezigheid
en gebruik
van autogordels**



INHOUD

<u>Voorwoord</u>	3
1. <u>Doel van de enquêtes</u>	4
2. <u>Methode van onderzoek</u>	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Plaats van enquêtes	5
2.3. Omvang	5
2.4. Perioden	6
2.5. Tijdstippen	6
2.6. Enquêtevragen	6
2.7. Representativiteit	7
2.8. Nauwkeurigheid van de resultaten	7
3. <u>Resultaten</u>	8
3.1. Algemeen	8
3.2. Aanwezigheid en gebruik binnen en buiten de bebouwde kom	8
3.3. Aanwezigheid en gebruik; overige relaties	11
3.4. Type gordel	12
3.5. Speling gordel	13
3.6. Slotopmerking	14
4. <u>Samenvatting en conclusies</u>	15
<u>Tabellen en Billage</u>	17

AANWEZIGHEID EN GEBRUIK VAN AUTOGORDELS

Enquêtes 1971 t/m 1974

onder bestuurders van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde
kom

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 71 Deernsstraat 1 Voorburg 2119

Publikatie 1975-1N

VOORWOORD

In 1970 publiceerde de SWOV de resultaten van een enquête naar de aanwezigheid en het gebruik van autogordels. Deze enquête werd in 1968 gehouden ten behoeve van een statistisch onderzoek naar het verband tussen autoconstructies en -veiligheidsvoorzieningen en de verwondingen van inzittenden bij ongevallen. Uit de enquête werd berekend van hoeveel auto-ongevallen de gegevens moesten worden verzameld om daaronder een voldoende aantal gordel dragers aan te treffen. Daarnaast gaf die enquête een interessant inzicht in de feitelijke waarde die verschillende categorieën automobilisten aan de autogordel toekenden, hetgeen indertijd de aanleiding was tot publikatie. In die publikatie werd de behoefte van vervolgenquêtes aangegeven en het houden daarvan aangekondigd.

Vanaf 1971 werden deze vervolgenquêtes jaarlijks gehouden, telkens in juli en in oktober. De thans voor u liggende publikatie is een samenvatting van de enquêtes onder bestuurders van personenauto's die in de jaren 1971 t/m 1974 werden gehouden. Degenen die beroepshalve belangstelling voor nadere en meer in detail uitgewerkte gegevens en/of voor de verantwoording van de toegepaste statistische technieken hebben, kunnen de uitgebreide enquêteverslagen aanvragen bij de Afdeling Voorlichting van de SWOV, of, zo de voorraad is uitgeput, ze inzien via de SWOV-bibliotheek.

Het enquêteren is telkens weer mogelijk geweest, dankzij een aantal houders van tankstations die jaar in jaar uit medewerking - en onderdak ! - gaven. Hiervoor betuig ik hun onze dank. Een lijst van deze medewerkers is in de publikatie opgenomen.

Deze publikatie is samengesteld door de Afdeling Voorlichting op grond van gegevens uit onderzoekverslagen van de SWOV-medewerkers J.M.J. Bos, H.P. Scholtens en P.J.G. Verhoef.

Ir. E. Asmussen,
Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

1. DOEL VAN DE ENQUÊTES

Zoals reeds in de SWOV-publikatie 1970-1 Aanwezigheid en gebruik van autogordels, Enquête 1968/1969, is gesteld, was herhaling van de enquête wenselijk om de volgende redenen :

Zoals in deze publikatie nader werd gemotiveerd vond die enquête plaats in oktober. Uit de eerste voorlopige cijfers van het SWOV-onderzoek Voertuigeigenschappen/autogordels bleek dat het gordelgebruik in bij ongevallen betrokken personenauto's sterk achterbleef bij de 8,5%, welke toen op basis van de enquête mocht worden verwacht. Aannemelijk was dat dit vooral voor rekening kwam van het recreatieve verkeer (zomer, weekend). Een herhaling van de enquête diende dan ook te worden uitgebreid met waarnemingen uit een zomermaand. Tevens was het van belang kennis te verkrijgen over het gebruik van autogordels in het weekend. Dan zou kunnen worden nagegaan of, en zo ja in hoeverre, het gordelgebruik bij het meer recreatieve verkeer verschilt van dat bij het verkeer op werkdagen.

Een belangrijke reden voor herhaling was tevens het feit dat het gebied waarover het bovengenoemde SWOV-onderzoek zich uitstrekte inmiddels was uitgebreid tot een groter aantal wegen buiten de bebouwde kom en met het gebied dat valt onder de Gemeentepolitie van 's-Gravenhage, dus binnen de bebouwde kom.

Een volgende reden was de behoefte aan een controle op de representativiteit van een enquête, uitgevoerd op de in de eerder genoemde publikatie omschreven wijze.

Het leek bovendien nuttig vast te stellen in welke mate gegevens over ritlengte en auto-eigenaar, die in de eerste enquête niet waren geregistreerd, van belang zijn.

Uit de enquêtes van 1971, 1972, 1973 en 1974, vallende in de maanden juli en oktober, kan een soort tijdreeks worden ontwikkeld waaruit mogelijk bepaalde trendwijzigingen kunnen worden gesignaleerd. De idee hiertoe is mede ontstaan doordat met ingang van 1 januari 1971 de wet van kracht werd die de aanwezigheid van autogordels in nieuwe personenauto's verplicht stelde. Hierbij komt dan direct de vraag aan de orde of deze verplichte aanwezigheid van de gordel ook heeft geleid tot het (vrijwillige) gebruik daarvan.

2. METHODE VAN ONDERZOEK

2.1. Algemeen

In reeds genoemde SWOV-publikatie 1970-1 is uitvoerig beschreven waarom toen is gekozen voor het mondeling ondervragen van inzittenden van tankende personenauto's. Voor de vervolgenquêtes werd om dezelfde redenen weer van deze methode gebruik gemaakt. De resultaten zouden dan tevens het beste vergelijkbaar zijn met de eerdere. Bovendien konden de gewenste aanvullingen worden verkregen. Een nadeel van de methode blijft dat, ter vermindering van overlast, de enquêteduur per automobilist en dus het aantal vragen beperkt moeten blijven. Wel ondervindt het verkeer dan zeer weinig hinder van de enquête. Ook vanuit organisatorisch oogpunt had het opnieuw toepassen van de onderzoeksmethoden voordelen. Gesteund door ervaring waren de te verrichten werkzaamheden nu goed te overzien. Een gedeelte van de voorbereidingen kon eenvoudig bestaan uit het hernieuwen van de contacten met de instanties die aan de eerdere enquête hadden meegewerkt.

2.2. Plaats van enquêtes

De enquêtes zijn gehouden aan tankstations. De keuze van de stations is afhankelijk gesteld van rayon, wegtype, verkeersintensiteit en frequentie van het pompbezoek.

Een overzicht van de tankstations waar is geënquêteerd geeft de Bijlage 1 waarin resp. de plaats, het gevoerde merk en de naam en het adres van het tankstation staan vermeld. Alleen de stations 13, 14 en 15 staan binnen de bebouwde kom. In de loop van de tijd deden enkele kleine wijzigingen te worden aangebracht, voornamelijk in verband met reconstructies en aanleg van wegen (en dus routeveranderingen van automobilisten).

2.3. Omvang

De omvang van de steekproef werd bepaald door de wens van elk van de drie typen autogordels op werkdagen buiten de bebouwde kom tenminste honderd gebruikers in de enquête aan te treffen.

2.4. Perioden

Gekozen zijn de maanden juli en oktober. Dit om eventuele seizoeninvloeden te kunnen onderscheiden, waarbij juli als kenmerkend voor de vakantieperiode wordt beschouwd en oktober als een periode waarin de samenstelling van het verkeer het jaargemiddelde het meest benadert.

2.5. Tijdstippen

Aan de hand van cijfermateriaal zowel over verkeersintensiteiten als over ongevallenfrequenties werden de volgende enquêtetijdstippen bepaald: tussen 8 en 19 uur voor werkdagen, tussen 9 en 20 uur voor zaterdagen en tussen 10 en 21 uur voor zondagen. Zodoende viel een kleine 75% van de totale dagelijkse verkeersstroom binnen de enquêtetijdstippen, terwijl het begin van de enquête lag vóór de ochtendpiek en het einde ná de avondpiek in de verkeersintensiteit.

Zowel in juli als in oktober is op bovengenoemde tijdstippen een volle week geënuêteerd.

2.6. Enquêtevragen

Medewerking aan het onderzoek werd verleend door de tankstationhouders, onder voorwaarde dat geen stagnatie in de bediening zou optreden. Daarom is het aantal vragen aan de automobilisten beperkt gebleven. De enquête is, naast het bepalen van de aanwezigheid en het gebruik van autogordels, mede gericht op een aantal algemene en persoonlijke kenmerken van de bestuurder en zijn auto, te weten :

algemeen: periode (juli/oktober); plaats (binnen/buiten de bebouwde kom); type dag (werkdag/weekenddag)

bestuurder: leeftijd, geslacht, al-of-niet eigenaar auto; ritlengte, jaar-kilometrage en rijervaring; aanwezigheid en gebruik autogordel; type gordel en soort sluiting; speling gordel

passagier voorbank: aanwezigheid en gebruik autogordel; type gordel en soort sluiting; speling gordel

auto: bouwjaar, in verband met de al-of-niet verplichte aanwezigheid van een gordel.

Het totale aantal inzittenden van de auto is niet meer geregistreerd. Daarvoor in de plaats kwam een vraag naar de eigenaar van de auto en een vraag naar de lengte van de juist afgelegde rit. De enquête had hiermee zijn uiterste lengte bereikt. Opinievragen konden derhalve niet worden opgenomen.

2.7. Representativiteit

Zoals uit het voorgaande kan worden afgeleid betreft het hier geen steekproef die geheel en al representatief is voor het Nederlandse personenauto-park en het rijden daarmee. Zo is bijvoorbeeld niet des nachts geënquêteerd en uit ander SWOV-onderzoek komt wel naar voren dat "de nachtelijke automobilist" kan afwijken van de groep die met de enquête werd bereikt.

Nu is met deze enquêtes ook geenszins een zo algemene representativiteit naar tijd en plaats nagestreefd. Er is reeds gewezen op de samenhang met het SWOV ongevalsonderzoek. Bovendien is, voor een reeks enquêtes zoals hier omschreven, een strenge representativiteit minder van belang dan een onveranderde meetsituatie in de achtereenvolgende jaren van enquêteren.

2.8. Nauwkeurigheid van de resultaten

Gegevens omtrent een zo omvangrijk verschijnsel als het wegverkeer kunnen doorgaans niet anders dan aan steekproeven ontleend worden. Een steekproefuitkomst is daarbij zowel met toevallige als met systematische onnauwkeurigheden behept. Over deze onnauwkeurigheden, de wijze waarop die kunnen worden ondervangen, alsmede de statistische technieken die worden toegepast bij de verwerking van de enquêtegegevens, wordt in de uitgebreide onderzoekverslagen informatie verstrekt.

3. RESULTATEN

3.1. Algemeen

Bij de enquêtes in de jaren 1971 t/m 1974 waren buiten de bebouwde kom telkens tussen de 8.000 en 10.000 autobestuurders betrokken (tabel 1). Binnen de bebouwde kom werden in diezelfde jaren telkens tussen de 2.000 en 3.000 autobestuurders geënuquêteerd.

3.2. Aanwezigheid en gebruik binnen en buiten de bebouwde kom

3.2.1. Overzicht ontwikkeling in 1971 t/m 1974

Aanwezigheid

Buiten de bebouwde kom werden in juli 1971 in 29% van de personenauto's gordels aangetroffen (tabel 1). In juli 1974 was het percentage gestegen tot 66. In oktober 1971 was het percentage 38. In oktober 1971 was het opgelopen tot 75%.

Binnen de bebouwde kom waren in juli 1971 in 31% van de personenauto's gordels aanwezig. In juli 1974 bedroeg het percentage 72. In oktober 1971 werd 36% gemeten en in oktober 1974 71%.

Gebruik

Ten aanzien van het gebruik van gordels is steeds een onderscheid gemaakt tussen percentages gordel dragers van alle automobilisten - dus degenen die geen gordels in de auto hadden te zamen met degenen die daarover wèl beschikten - en percentages gordel dragers onder uitsluitend de bestuurders van auto's waarin deze veiligheidsvoorziening aanwezig was.

Het percentage gordelgebruikers onder alle automobilisten is sinds 1971 zowel binnen als buiten de bebouwde kom meer dan verdubbeld tot gemiddeld respectievelijk ca. 10% en ca. 20% (tabel 1).

Het percentage gordelgebruikers in auto's uitgerust met gordels nam buiten de bebouwde kom in de periode 1971 t/m 1973 toe met ongeveer 8% tot gemiddeld ca. 31%, binnen de bebouwde kom met ongeveer 3% tot gemiddeld ca. 14%. In 1974 is

er vooral in juli ten opzichte van het jaar daarvoor een terugval in het percentage gebruikers van gordels in auto's die hiervan zijn voorzien. In het algemeen bleef het gebruik buiten de bebouwde kom steeds ongeveer twee maal zo groot als binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom worden in de juli-maanden beduidend minder gordels gedragen dan in de oktobermaanden. Binnen de bebouwde kom zijn er tussen juli en oktober weinig verschillen.

3.2.2. Naar geslacht bestuurder

Ten aanzien van de aanwezigheid van gordels in de auto is nauwelijks verschil te constateren bij mannelijke en vrouwelijke bestuurders, noch binnen, noch buiten de bebouwde kom (tabel 2).

Ten aanzien van het gebruik van gordels blijkt in juli geen verschil te bestaan tussen mannen en vrouwen, noch ten opzichte van het totale aantal bestuurders, noch als een gordel aanwezig is. In oktober is er vooral buiten de bebouwde kom een verschil. Gerelateerd aan de aanwezigheid van gordels hebben mannen dan een iets hoger gebruikspercentage dan vrouwen, dit geldt ook ten opzichte van het totale aantal bestuurders.

3.2.3. Naar leeftijd bestuurder

De verdeling van de bestuurders naar leeftijd wijkt binnen de bebouwde kom sterk af van die buiten de bebouwde kom (tabel 3 en 4). Dit komt voornamelijk doordat het aandeel van het totale aantal bestuurders in de leeftijdscategorie 45 jaar en ouder binnen de bebouwde kom circa 12% hoger ligt dan buiten de bebouwde kom.

Bij de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar zijn zowel binnen als buiten de bebouwde kom beduidend minder gordels aanwezig dan bij de overige categorieën. Dit hangt voornamelijk samen met het feit dat de jongste categorie minder in auto's rijdt van na 1970.

Als gordels aanwezig zijn gebruikt deze categorie ze buiten de bebouwde kom, evenals de categorie 45 jaar en ouder, minder dan de groep 25 t/m 44 jarigen. Binnen de bebouwde kom geldt hetzelfde, zij het dat daar de verschillen minder groot zijn, vooral in juli.

3.2.4. Naar eigenaar auto

Binnen de bebouwde kom is de bestuurder vaker tevens de eigenaar dan buiten de bebouwde kom (tabel 5).

In auto's waarvan de bestuurder de eigenaar is, zijn minder vaak gordels aanwezig dan in auto's waarvan de bestuurder niet de eigenaar is.

Het gordelgebruik wordt weinig of niet beïnvloed door het feit dat de bestuurder al of niet eigenaar is.

3.2.5. Passagiers

Op de werkdagen komen relatief minder passagiers naast bestuurders voor dan op de weekenddagen, zowel in juli als in oktober (tabel 6). In juli komen passagiers naast bestuurders wel frequenter voor dan in oktober. In juli is dat bij circa 56% van het aantal geënquêteerde bestuurders het geval, tegen circa 45% in oktober.

Met betrekking tot aanwezigheid en gebruik van gordels kan worden gesteld dat passagiers nauwelijks verschillen van bestuurders.

3.2.6. Naar werkdagen of weekenddagen

Ten aanzien van de aanwezigheid van gordels zijn er slechts geringe verschillen met dien verstande dat in het algemeen op werkdagen meer auto's met gordels worden aangetroffen dan op weekenddagen (tabel 7 en 8).

Het gebruik, zowel ten opzichte van het totale aantal bestuurders als ten opzichte van de aanwezige gordels, geeft nauwelijks verschillen tussen werken en weekenddagen.

3.2.7. Naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel

Slechts bij 2 à 3% van de auto's waarin een gordel verplicht aanwezig moet zijn, is dit niet het geval (tabel 9 en 10). Er is een duidelijke stijging van de aanwezigheid van gordels in auto's waarin dit tot nu toe niet verplicht is.

Het gordelgebruik gerelateerd aan het totale aantal bestuurders, is bij auto's waarin verplicht gordels aanwezig zijn rond drie maal hoger dan bij de overige auto's. Dit werd zowel binnen de bebouwde kom als daarbuiten geconstateerd. Bij bestuurders van oudere auto's is er slechts een geringe toename in het gebruik gerelateerd aan het totale aantal bestuurders.

Verder is tot en met 1973 bij het gebruik bij verplichte aanwezigheid van gordels een duidelijke stijging te constateren, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Na de invoering van de wettelijke verplichting tot aanwezigheid van de gordel was het gebruik bij de verplichte bezitters in relatieve zin lager dan bij degenen die gordels vrijwillig bezaten. In de laatste jaren is er echter buiten de bebouwde kom vrijwel geen verschil meer. Binnen de bebouwde kom is in oktober nu zelfs sprake van een hoger gebruik bij verplichte aanwezigheid.

3.2.8. Naar ritlengte

De verdeling naar ritlengte geeft binnen de bebouwde kom een geheel ander beeld te zien dan buiten de bebouwde kom (tabel 11 en 12). Van het totale aantal ritten binnen de bebouwde kom blijkt 80% tot 90% korter dan 10 km te zijn, terwijl dit buiten de bebouwde kom rond de 40% tot 45% ligt.

De aanwezigheid van gordels is bij kleinere ritlengten kleiner dan bij grotere ritlengten.

Het meest opvallende is echter dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom bij ritlengten kleiner dan 10 km het gordelgebruik, zowel absoluut als bij gordelaanwezigheid, aanzienlijk lager ligt dan bij de grotere ritlengten. Zelfs wanneer de invloed van de plaats (binnen of buiten de bebouwde kom) wordt gecorrigeerd is dit nog een factor 2.

In juli is binnen de bebouwde kom het gordelgebruik in relatie tot de gordelaanwezigheid bij ritlengten kleiner dan 10 km in de loop der jaren praktisch niet gestegen. Dit in tegenstelling tot buiten de bebouwde kom, waar bij kleine ritlengten het gebruikspercentage van 1971 tot en met 1973 met meer dan de helft is toegenomen. In oktober is het verschil in stijging van het gordelgebruik ten opzichte van de gordelaanwezigheid bij kleine ritlengten buiten de bebouwde kom slechts iets minder groot dan in juli, maar tevens is dan binnen de bebouwde kom wel sprake van een toename.

3.3. Aanwezigheid en gebruik; overige relaties

3.3.1. Op werk- of weekenddagen naar leeftijdscategorie

Het aandeel van de bestuurders in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar is op weekenddagen gemiddeld 3% groter dan op werkdagen (tabel 13 en 14). De leeftijdscategorie 45 jaar en ouder is op weekenddagen ongeveer hetzelfde percentage kleiner dan op werkdagen.

Op werkdagen ligt het percentage gordelaanwezigheid hoger dan op weekenddagen, in juli ca. 2%, in oktober ca. 5%.

Het gebruik ten opzichte van de aanwezigheid van gordels geeft geen verschillen van betekenis te zien tussen de werkdagen en weekenddagen, noch in juli, noch in oktober.

3.3.2. Op werk- of weekenddagen naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel

Het percentage auto's waarin gordels verplicht aanwezig zijn, vertoont op de werkdagen een sterkere stijging dan op de weekenddagen (tabel 15 en 16).

Of in auto's gordels verplicht of niet verplicht aanwezig zijn geeft geen duidelijk verschil in het percentage gordelgebruik tussen werkdagen en weekenddagen.

3.3.4. Al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel naar leeftijdscategorie

Zowel in juli als in oktober blijkt het aandeel van de bestuurders in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar in het totale aantal personenauto's met verplicht aanwezige gordels, lager te liggen dan bij de overige auto's (tabel 17 en 18). In 1971 lag dit verschil rond de 6%. Het is opgeklommen tot een verschil van 10% in 1973.

Indien een gordel aanwezig is blijkt de bereidheid tot het gebruik van deze gordel bij de leeftijdscategorieën 25 t/m 34 jaar en 35 t/m 44 jaar beduidend hoger dan bij de overige leeftijdscategorieën, 18 t/m 24 jaar en 45 jaar en ouder.

3.3.5. Al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel naar ritlengte

De auto's waarin gordels verplicht aanwezig zijn, worden, in vergelijking met de overige, meer voor grotere ritlengten gebruikt (tabel 19 en 20). In juli is dit verschil 3%, in oktober 5%.

Uit dit feit en aangezien bij grotere ritlengten de gordel meer wordt gebruikt (zie 3.2.8), kan worden afgeleid dat de verplichte aanwezige gordel dan een positief effect heeft op het gebruik.

3.3.6. Bij verschillende ritlengten naar geslacht

Mannen maken doorgaans grotere ritten dan vrouwen (tabel 21 en 22). De ritlengte blijkt echter niet van invloed op de (overigens geringe) verschillen in gordelgebruik tussen mannen en vrouwen.

3.4. Type gordel

Bij de verplicht aanwezige gordels wordt de diagonaalgordel thans het minst gemonteerd (tabel 23 en 24). Het percentage aanwezige diagonaalgordels liep buiten de bebouwde kom terug van gemiddeld 26% in 1971 naar gemiddeld 16% in 1974, binnen de bebouwde kom is er geen significant verschil.

De heupgordel was in 1971 zowel binnen als buiten de bebouwde kom nog de meest gemonteerde gordel, resp. gemiddeld 65% en 51% van de verplicht aanwezige gordels. Deze percentages waren in 1974 teruggelopen tot respectievelijk gemiddeld 40% en 35%.

Hieruit blijkt direct de sterke stijging van de driepuntsgordel, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, van gemiddeld 23% in 1971 naar gemiddeld 48% in 1974. Dit type is hiermee van de verplicht aanwezige gordels de meest gemon- teerde geworden.

Bij de vrijwillig gemonteerde gordels bleef het aandeel van de heupgordel binnen de bebouwde kom ongeveer 40%, buiten de bebouwde kom ongeveer 30%. De diagonaalgordels bleven binnen de bebouwde kom ook staan op ongeveer 30%, buiten de bebouwde kom liep het percentage terug van 38% in 1971 naar 30% in 1974.

Ook hier dus een winst voor de driepuntsgordel, binnen de bebouwde kom van 30% in 1971 naar 36% in 1973. In oktober 1974 bleek dit percentage overigens weer te zijn teruggelopen. Buiten de bebouwde kom was er de belangrijkste toename bij de driepuntsgordel, nl. van 32% in 1971 tot 40% in 1974.

Zowel bij de verplicht als bij de niet-verplicht aanwezige gordels wordt de driepuntsgordel, in verhouding tot zijn aanwezigheid, het meest gedragen. De diagonaalgordel draagt men duidelijk het minst. De heupgordel wordt binnen de bebouwde kom verhoudingsgewijs iets meer gedragen dan buiten de bebouwde kom. De diagonaalgordel geeft een tegenovergesteld beeld te zien.

Er is geen onderscheid tussen mannen en vrouwen ten aanzien van de aanwezigheid en gebruik bezien naar type gordel. Dit is er ook niet bij een verdere onder- verdeling naar binnen en buiten de bebouwde kom. Bij de interpretatie hiervan moet er evenwel mee rekening worden gehouden dat het bij de vrouwen kleine aantallen betreft. Hierdoor hebben de percentages een grotere spreiding. Er zijn evenmin verschillen te zien tussen werkdagen en weekenddagen, noch binnen noch buiten de bebouwde kom.

3.5. Speling gordel

De speling waarmee de gordel wordt gedragen is in grote mate afhankelijk van het type gordel (tabel 25). De heupgordel heeft met een gemiddelde van 4,5 cm de kleinste speling, dan volgt de driepuntsgordel met gemiddeld 6 cm (heupgedeelte) & 7 cm (diagonaalgedeelte) en tot slot de diagonaalgordel met een gemiddelde speling van 9 cm. De bestuurders dragen de gordel met minder speling dan de passagiers naast de bestuurders. Er is een verschil van 0,5 cm tot 1 cm, ongeacht type gordel of soort sluiting.

Tussen mannen en vrouwen treedt aangaande de speling hetzelfde beeld op als tussen bestuurders en passagiers, waarbij de mannen de gordel met minder speling dragen dan de vrouwen.

3.6. Slotopmerking

Een gedeelte van de stijging in gordelaanwezigheid en -gebruik kan niet verklaard worden door de onderzochte variabelen. Er blijft een significant verschil bestaan tussen de resultaten in de loop der jaren. Hieruit moet worden afgeleid dat buiten de enquêtevariabelen om andere factoren een rol moeten hebben gespeeld bij deze stijging van aanwezigheid en gebruik van autogordels. Met name kan worden gedacht aan de voorlichtingscampagne over autogordels van Veilig Verkeer Nederland, die eind 1971 aanving en ongeveer een jaar duurde. Van dergelijke campagnes is bekend dat zij tijdens en enige tijd na de actie effect kunnen sorteren. Ook het openbaar maken van het plan tot het wettelijk verplicht stellen van het dragen van autogordels in juni 1973 moet hier genoemd. Mogelijk zijn meerdere factoren te bedenken, maar naar alle waarschijnlijkheid zal het hoofdzakelijk toch een combinatie van eerdergenoemde factoren zijn die heeft bijgedragen tot het resultaat.

In ieder geval is het zo dat in 1971 het gordelgebruik veel geringer was bij inzittenden van auto's waarin gordels verplicht aanwezig waren dan bij de inzittenden van auto's waarin de gordel vrijwillig is aangebracht. Dit verschil is echter in 1973 sterk verminderd. Er is dus kennelijk een meer positieve houding ontstaan ten aanzien van het gordelgebruik.

4. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Sinds 1971 is zowel binnen als buiten de bebouwde kom, het percentage gordelgebruik, vooral dat gerelateerd aan het totale aantal bestuurders, maar ook dat ten opzichte van de aanwezige gordels, gestegen. Naar respectievelijk 15% en 23% buiten de bebouwde kom en 9% en 12% daarbinnen in juli 1974 en 21% en 28% buiten en 10% en 13% binnen de bebouwde kom in oktober 1974. In 1973 was echter het percentage gordel dragers onder alle automobilisten, vooral buiten de bebouwde kom, hoger.

In auto's die grotere ritten maken is een hoger percentage gordels aanwezig. Indien een gordel aanwezig is dan is het gebruik daarvan hoger dan bij kleinere ritten. Kennelijk wordt het nut van een autogordel bij kleinere ritten niet zo gevoeld.

Buiten de bebouwde kom wordt de aanwezige gordel meer gebruikt dan binnen de bebouwde kom. Globaal genomen ligt het percentage gordelgebruik buiten de bebouwde kom ongeveer twee maal zo hoog als binnen de bebouwde kom.

Er is een belangrijke relatie tussen de leeftijd van de bestuurder en gordelaanwezigheid en -gebruik. In auto's bestuurd door de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar is het percentage aanwezige gordels in het algemeen 15% tot 20% lager dan bij de overige leeftijdscategorieën. Dit is voor een belangrijk deel het gevolg van het feit dat de jongste categorie bestuurders relatief minder in nieuwe auto's rijdt. Evenals bij de leeftijdscategorie boven de 45 jaar ligt bij de jongste categorie het gebruikspercentage van verplicht aanwezige gordels aanmerkelijk lager dan bij 25 t/m 44 jarigen.

Het geslacht is niet van invloed op het al-of-niet hebben en gebruiken van een gordel. Evenmin van invloed is het feit of de bestuurder wel of niet eigenaar is van de auto en of het een bestuurder betreft dan wel een passagier naast de bestuurder.

Verskil in gordelaanwezigheid en -gebruik tussen werkdagen en weekenddagen wordt indirect veroorzaakt door verschillen in de samenstelling van het verkeer naar bouwjaar van de auto, naar binnen of buiten de bebouwde kom en naar leeftijd van de bestuurder.

In de periode 1971 t/m 1974 vond een duidelijke verschuiving plaats van de diagonaalgordel (van 31% naar 18%), in mindere mate van de heupgordel (van 40% naar 36%), naar de driepuntsgordel (van 29% naar 46%). De driepuntsgordel wordt (vooral buiten de bebouwde kom) in verhouding tot zijn aanwezigheid het meest gedragen, gevolgd door de heupgordel. De diagonaalgordel vertoont zowel binnen als buiten de bebouwde kom een duidelijk ongunstiger beeld.

De speling waarmee een gordel wordt gedragen is afhankelijk van het type gordel. De gemiddelde speling ligt het laagst bij de heupgordel. Daar een grotere speling het gunstige effect van de gordel vermindert, heeft dit type dus een belangrijk voordeel. Daarna komt de driepuntsgordel, waarbij het heupgedeelte met minder speling wordt gedragen dan het diagonaalgedeelte, maar waarbij in het algemeen ten opzichte van de heupgordel meer speling is geconstateerd. De diagonaalgordel komt ook hier als minst gunstige te voorschijn: de gemiddelde speling is tweemaal zo groot als bij de heupgordel. In het algemeen wordt door bestuurders en door mannen de gordel met minder speling gedragen dan door passagiers en vrouwen.

Als kan worden geconstateerd dat de toename van de aanwezigheid van gordels een gunstige voorwaarde is voor de toename van het gebruik ervan, dan hebben tot de algemene stijging van het gordelgebruik in de loop van de jaren bijgedragen de verplichte aanwezigheid van gordels bij auto's die vanaf 1 januari 1971 werden afgeleverd, het feit dat in de thans (nog) aanwezige auto's ouder dan 1971 in meerdere mate gordels aanwezig zijn, maar ook het feit dat langere ritten, waarbij eerder een gordel wordt gebruikt, worden gemaakt met nieuwe auto's die bijna alle van gordels zijn voorzien.

Bij toename van het gebruik van de aanwezige gordels blijkt de verschuiving van het aandeel van de verschillende typen gordels een belangrijke factor.

Het lijkt een logische gevolgtrekking dat de toename van het gebruik voor een belangrijk deel toe te schrijven is aan een voorlichtingscampagne van Veilig Verkeer Nederland en aan een ministeriële bekendmaking van de wettelijke draagplicht van gordels voor voorinzittenden. Deze gevolgtrekking vindt steun in het onderzoek van het dragen van helmen voor bromfietzers. Ook hier viel een toename samen met dergelijke gebeurtenissen. In 1974, in welk jaar "het rustig was rondom de autogordel", liep het gebruik door degenen in wiens auto een gordel verplicht aanwezig was met enige procenten terug. Nadere analyse zal wellicht aanwijzingen geven of en zo ja, welke andere factoren tevens hieraan debet waren.

TABELLEN EN BIJLAGE

<u>Buiten bebouwde kom</u>	Geënqueteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
	aantal		aantal	% van I	aantal	% van I	% van II
JULI							
1971	8914		2566	29	526	6	20
1972	9782		4519	46	1060	11	23
1973	10387		6215	60	1863	18	30
1974	9774		6464	66	1497	15	23
OKTOBER							
1971	8133		3111	38	737	9	24
1972	9273		4869	53	1201	13	25
1973	9323		6170	66	1950	21	32
1974	8202		6148	75	1713	21	28
<u>Binnen bebouwde kom</u>							
JULI							
1971	2410		746	31	88	4	12
1972	2166		1108	51	148	7	13
1973	2741		1689	62	245	9	15
1974	2094		1500	72	184	9	12
OKTOBER							
1971	2139		774	36	74	3	10
1972	2186		1209	55	156	7	13
1973	2398		1596	67	227	10	14
1974	3410		2435	71	323	10	13

Tabel 1. Overzicht resultaten enquêtes Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 binnen en buiten de bebouwde kom.

Buiten bebouwde kom		Geënquêteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
		aantal		aantal	% van I	aantal	% van I	% van II
JULI								
1971	man	8025		2275	28	468	6	21
	vrouw	889		291	33	58	7	20
1972	man	8680		3997	46	936	11	23
	vrouw	1102		522	47	124	11	24
1973	man	9072		5405	60	1621	18	30
	vrouw	1315		810	62	247	18	30
OKTOBER								
1971	man	7164		2759	39	659	9	24
	vrouw	969		352	36	78	8	22
1972	man	7997		4200	53	1051	13	25
	vrouw	1276		669	52	150	12	22
1973	man	8043		5310	66	1708	21	32
	vrouw	1280		860	67	242	19	28
Binnen bebouwde kom								
JULI								
1971	man	2096		643	31	79	4	12
	vrouw	314		103	33	9	3	9
1972	man	1909		975	51	129	7	13
	vrouw	257		133	52	19	7	14
1973	man	2400		1476	62	220	9	15
	vrouw	341		213	62	26	8	12
OKTOBER								
1971	man	1821		660	36	60	3	9
	vrouw	327		114	35	14	4	12
1972	man	1925		1062	55	135	7	13
	vrouw	261		147	56	21	8	14
1973	man	2129		1420	67	205	10	14
	vrouw	269		176	65	22	8	13

Tabel 2. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 binnen en buiten de bebouwde kom naar geslacht bestuurder.

Buiten bebouwde kom		Geënqueteerd I	Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt	
		%	% van I		% van I	% van II
JULI						
1971	18 t/m 24 jaar	19	19	3	15	
	25 t/m 34 jaar	32	29	6	22	
	35 t/m 44 jaar	23	31	8	26	
	45 jaar en ouder	27	33	6	17	
1972	18 t/m 24 jaar	19	34	6	18	
	25 t/m 34 jaar	34	48	13	27	
	35 t/m 44 jaar	22	49	12	25	
	45 jaar en ouder	25	51	10	20	
1973	18 t/m 24 jaar	17	46	11	24	
	25 t/m 34 jaar	34	61	19	32	
	35 t/m 44 jaar	23	61	19	32	
	45 jaar en ouder	26	66	19	29	
OKTOBER						
1971	18 t/m 24 jaar	17	25	5	18	
	25 t/m 34 jaar	33	40	10	25	
	35 t/m 44 jaar	22	42	11	25	
	45 jaar en ouder	28	41	9	23	
1972	18 t/m 24 jaar	16	37	6	16	
	25 t/m 34 jaar	36	54	14	26	
	35 t/m 44 jaar	22	57	16	28	
	45 jaar en ouder	27	57	13	23	
1973	18 t/m 24 jaar	16	50	12	25	
	25 t/m 34 jaar	34	68	24	35	
	35 t/m 44 jaar	22	71	25	35	
	45 jaar en ouder	28	70	19	27	

Tabel 3. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 buiten de bebouwde kom naar leeftijd bestuurder.

Binnen bebouwde kom		Geënquêteerd I	Gordels aanwezig II	Gordels gebruikt	
		%	% van I	% van I	% van II
JULI					
1971	18 t/m 24 jaar	16	22	2	9
	25 t/m 34 jaar	25	32	5	14
	35 t/m 44 jaar	19	31	4	14
	45 jaar en ouder	40	33	3	10
1972	18 t/m 24 jaar	15	40	6	16
	25 t/m 34 jaar	29	57	10	17
	35 t/m 44 jaar	18	54	7	12
	45 jaar en ouder	38	51	5	11
1973	18 t/m 24 jaar	16	46	7	15
	25 t/m 34 jaar	29	65	10	16
	35 t/m 44 jaar	17	64	10	16
	45 jaar en ouder	38	65	8	13
OKTOBER					
1971	18 t/m 24 jaar	15	27	3	10
	25 t/m 34 jaar	22	39	3	7
	35 t/m 44 jaar	23	37	6	16
	45 jaar en ouder	40	39	3	7
1972	18 t/m 24 jaar	12	44	6	12
	25 t/m 34 jaar	27	59	8	14
	35 t/m 44 jaar	21	59	6	11
	45 jaar en ouder	41	57	7	12
1973	18 t/m 24 jaar	13	53	5	10
	25 t/m 34 jaar	29	66	11	16
	35 t/m 44 jaar	18	73	13	18
	45 jaar en ouder	40	68	8	12

Tabel 4. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 binnen de bebouwde kom naar leeftijd bestuurder.

<u>Buiten bebouwde kom</u>	Geënqueteerd I	Gordels aanwezig II	Gordels gebruikt	
	%	% van I	% van I	% van II
JULI				
1971 wel eigenaar	86	28	6	22
1971 niet eigenaar	14	35	5	15
1972 wel eigenaar	84	45	11	24
1972 niet eigenaar	16	53	12	22
1973 wel eigenaar	83	58	18	31
1973 niet eigenaar	17	69	19	28
OKTOBER				
1971 wel eigenaar	83	36	9	24
1971 niet eigenaar	17	47	10	22
1972 wel eigenaar	83	51	13	25
1972 niet eigenaar	17	61	14	23
1973 wel eigenaar	83	65	20	22
1973 niet eigenaar	17	75	23	31
<u>Binnen bebouwde kom</u>				
JULI				
1971 wel eigenaar	89	30	3	11
1971 niet eigenaar	11	38	5	14
1972 wel eigenaar	90	51	7	13
1972 niet eigenaar	10	56	8	14
1973 wel eigenaar	88	61	9	15
1973 niet eigenaar	12	68	9	13
OKTOBER				
1971 wel eigenaar	90	35	3	10
1971 niet eigenaar	10	46	3	6
1972 wel eigenaar	88	55	7	13
1972 niet eigenaar	12	67	7	11
1973 wel eigenaar	88	65	9	14
1973 niet eigenaar	12	78	12	15

Tabel 5. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 binnen en buiten de bebouwde kom naar eigenaar auto.

Type dag	juli			oktober		
	1971	1972	1973	1971	1972	1973
Werkdag	1,47	1,46	1,51	1,25	1,32	1,31
Weekenddag	1,77	1,66	1,68	1,61	1,71	1,67
Totaal	1,58	1,53	1,56	1,39	1,46	1,43

Tabel 6. De gemiddelde bezettingsgraad (bestuurder en passagier naast bestuurder) van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 naar type dag.

Buiten bebouwde kom		Geenqueteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
		aantal		aantal	% van I	aantal	% van I	% van II
JULI								
1971	werkdagen	5961		1765	30	355	6	20
	weekenddagen	2953		801	27	171	6	21
1972	werkdagen	6439		3074	48	709	11	23
	weekenddagen	3343		1445	43	351	11	24
1973	werkdagen	6984		4230	61	1244	18	29
	weekenddagen	3403		1985	58	619	18	31
1974	werkdagen	6514		4374	67	1013	16	23
	weekenddagen	3260		2090	64	484	15	23
OKTOBER								
1971	werkdagen	5229		2094	40	520	10	25
	weekenddagen	2904		1017	35	217	8	21
1972	werkdagen	5796		3184	55	792	14	25
	weekenddagen	3477		1685	48	409	12	24
1973	werkdagen	6210		4240	68	1329	21	31
	weekenddagen	3113		1930	62	621	20	32
1974	werkdagen	5455		4164	76	1177	22	28
	weekenddagen	2747		1984	72	536	20	27

Tabel 7. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 buiten de bebouwde kom naar type dag (werkdagen/weekenddagen).

Binnen bebouwde kom		Geënqueteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
		aantal		aantal	% van I	aantal	% van I	% van II
JULI								
1971	werkdagen	1666		520	31	65	4	13
	weekenddagen	744		226	30	23	3	10
1972	werkdagen	1496		794	53	105	7	13
	weekenddagen	670		314	47	43	7	14
1973	werkdagen	1928		1204	62	166	9	14
	weekenddagen	813		485	60	79	10	16
1974	werkdagen	1504		1083	72	140	9	13
	weekenddagen	590		417	71	44	8	11
OKTOBER								
1971	werkdagen	1386		503	36	53	4	11
	weekenddagen	753		271	36	21	3	8
1972	werkdagen	1470		846	58	112	8	13
	weekenddagen	716		363	51	44	6	12
1973	werkdagen	1673		1118	67	152	9	14
	weekenddagen	725		478	66	75	10	16
1974	werkdagen	2189		1600	73	221	10	14
	weekenddagen	1221		835	68	102	8	12

Tabel 8. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 binnen de bebouwde kom naar type dag (werkdagen/weekenddagen).

Buiten bebouwde kom	Geënqueteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
	aantal		aantal	% van I	aantal	% van I	% van II
JULI							
1971 gordel verpl.aanw.	652		631	97	92	14	15
*gordel niet verpl.	8262		1935	23	434	5	22
1972 gordel verpl.aanw.	2533		2412	95	540	21	22
*gordel niet verpl.	7249		2107	29	520	7	25
1973 gordel verpl.aanw.	4374		4232	97	1254	29	30
*gordel niet verpl.	6013		1983	33	609	10	31
1974 gordel verpl.aanw.	5060		4916	97	1162	23	24
*gordel niet verpl.	4714		1548	33	335	7	22
OKTOBER							
1971 gordel verpl.aanw.	1097		1054	96	203	19	19
*gordel niet verpl.	7036		2057	29	534	8	26
1972 gordel verpl.aanw.	3035		2911	96	698	23	24
*gordel niet verpl.	6238		1958	31	503	8	26
1973 gordel verpl.aanw.	4556		4422	97	1395	31	32
*gordel niet verpl.	4767		1748	37	555	12	32
1974 gordel verpl.aanw.	5021		4903	98	1369	27	28
*gordel niet verpl.	3181		1245	39	344	11	28

* incl. onbekend

Tabel 9. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 buiten de bebouwde kom naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordels.

Binnen bebouwde kom	Geënquêteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt		
	aantal	aantal	% van I	aantal	% van I	% van II	
JULI							
1971 gordel verpl.aanw.	137	136	99	9	7	7	
*gordel niet verpl.	2273	610	27	79	4	13	
1972 gordel verpl.aanw.	515	496	96	68	13	14	
*gordel niet verpl.	1651	612	37	80	5	13	
1973 gordel verpl.aanw.	1106	1079	98	165	15	15	
*gordel niet verpl.	1635	610	37	80	5	13	
1974 gordel verpl.aanw.	1110	1097	99	125	11	11	
*gordel niet verpl.	984	403	41	59	6	15	
OKTOBER							
1971 gordel verpl.aanw.	228	214	94	17	8	8	
*gordel niet verpl.	1911	560	29	57	3	10	
1972 gordel verpl.aanw.	665	647	97	75	11	12	
*gordel niet verpl.	1521	562	37	81	5	14	
1973 gordel verpl.aanw.	1041	1017	98	157	15	15	
*gordel niet verpl.	1357	579	43	70	5	12	
1974 gordel verpl.aanw.	1749	1710	98	249	14	15	
*gordel niet verpl.	1661	725	44	74	5	10	

* incl. onbekend

Tabel 10. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 binnen de bebouwde kom naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordels.

Buiten bebouwde kom		Geënqueteerd I	Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt	
		%		% van I	% van I	% van II
JULI						
1971	ritlengte < 10 km	39		28	4	13
	ritlengte 10-50 km	34		29	7	23
	ritlengte > 50 km	27		29	8	29
1972	ritlengte < 10 km	39		45	7	16
	ritlengte 10-50 km	37		48	13	27
	ritlengte > 50 km	25		47	14	30
1973	ritlengte < 10 km	38		57	12	21
	ritlengte 10-50 km	39		61	20	33
	ritlengte > 50 km	23		63	24	38
OKTOBER						
1971	ritlengte < 10 km	47		36	6	16
	ritlengte 10-50 km	34		40	11	28
	ritlengte > 50 km	18		42	13	32
1972	ritlengte < 10 km	45		49	9	18
	ritlengte 10-50 km	38		55	14	26
	ritlengte > 50 km	17		58	19	33
1973	ritlengte < 10 km	42		62	14	22
	ritlengte 10-50 km	41		69	25	37
	ritlengte > 50 km	17		71	28	40

Tabel 11. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 buiten de bebouwde kom naar ritlengte.

Binnen bebouwde kom	Geënquêteerd I		Gordels aanwezig II		Gordels gebruikt	
	%		% van I		% van I	% van II
JULI						
1971 ritlengte < 10 km	81		31		3	11
ritlengte 10-50 km	12		33		4	13
ritlengte > 50 km	7		32		6	17
1972 ritlengte < 10 km	90		51		6	12
ritlengte 10-50 km	7		53		13	24
ritlengte > 50 km	3		59		20	34
1973 ritlengte < 10 km	85		61		7	12
ritlengte 10-50 km	10		60		14	23
ritlengte > 50 km	5		71		28	40
OKTOBER						
1971 ritlengte < 10 km	88		36		3	9
ritlengte 10-50 km	8		38		4	12
ritlengte > 50 km	4		41		7	17
1972 ritlengte < 10 km	91		56		6	11
ritlengte 10-50 km	7		62		15	24
ritlengte > 50 km	2		63		14	23
1973 ritlengte < 10 km	84		67		9	13
ritlengte 10-50 km	11		63		14	22
ritlengte > 50 km	5		69		15	22

Tabel 12. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1973 binnen de bebouwde kom naar ritlengte.

Leeftijd	Werkdag				Weekenddag				Totaal					
	Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels			
	I	%	aanwezig	gebruikt	I	%	aanwezig	gebruikt	I	%	aanwezig	gebruikt		
		II %vanI	%vanI	%vanII			II %vanI	%vanI	%vanII			II %vanI	%vanI	%vanII
JULI 1971														
18 t/m 24 jaar	17	21	3	15	21	18	2	11	17	18	2	11		
25 t/m 34 jaar	30	30	6	21	29	28	6	21	30	30	6	21		
35 t/m 44 jaar	22	32	7	23	22	30	7	25	22	31	7	24		
45 jaar en ouder	31	33	5	15	27	33	5	15	29	33	5	15		
Totaal %	100	30	6	19	100	28	5	19	100	29	5	19		
Aantal	7333				3579				19012					
JULI 1972														
18 t/m 24 jaar	18	36	6	18	20	34	5	16	18	35	6	17		
25 t/m 34 jaar	33	52	13	25	33	45	11	25	33	50	12	25		
35 t/m 44 jaar	22	52	11	22	21	47	12	26	21	50	12	23		
45 jaar en ouder	28	52	9	17	27	48	9	20	27	51	9	18		
Totaal %	100	49	10	21	100	47	10	21	100	47	10	21		
Aantal	7540				3750				11290					
JULI 1973														
18 t/m 24 jaar	16	47	10	22	19	46	11	23	17	46	10	22		
25 t/m 34 jaar	32	63	18	29	34	59	17	28	32	62	18	29		
35 t/m 44 jaar	22	63	18	28	20	60	18	30	22	62	18	29		
45 jaar en ouder	30	65	15	23	27	66	19	29	29	65	16	25		
Totaal %	100	61	16	26	100	59	17	28	100	60	16	27		
Aantal	8731				4139				12870					

Tabel 13. Aanwezigheid en gebruik auto-gordels door bestuurders van personenauto's juli 1971 t/m 1973 naar type dag per leeftijdscategorie bestuurder.

Leeftijd	Werkdag				Weekenddag				Totaal			
	Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels	
	I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt	
			II %vanI	%vanI			%vanII	II %vanI			%vanI	%vanII
OKTOBER 1971												
18 t/m 24 jaar	16	26	5	19	19	25	3	12	17	26	4	16
25 t/m 34 jaar	30	41	10	25	31	39	7	18	31	40	9	22
35 t/m 44 jaar	22	43	10	23	21	36	8	23	22	41	9	23
45 jaar en ouder	32	41	8	18	28	39	8	20	31	41	8	19
Totaal %	100	39	9	22	100	35	7	19	100	38	8	21
Aantal	6346				3610				9956			
OKTOBER 1972												
18 t/m 24 jaar	14	39	6	16	17	37	5	14	15	38	6	15
25 t/m 34 jaar	34	57	14	24	34	51	12	23	34	55	13	24
35 t/m 44 jaar	22	60	15	25	21	52	14	27	22	57	14	25
45 jaar en ouder	30	59	12	20	27	54	11	21	29	57	11	20
Totaal %	100	56	12	22	100	56	12	22	100	53	12	22
Aantal	6931				4046				10977			
OKTOBER 1973												
18 t/m 24 jaar	14	51	11	21	16	49	12	24	15	50	11	22
25 t/m 34 jaar	34	69	22	32	33	64	20	31	34	68	21	32
35 t/m 44 jaar	21	75	24	32	21	65	20	32	21	71	23	32
45 jaar en ouder	31	71	16	22	30	68	18	26	30	70	16	23
Totaal %	100	68	19	28	100	63	18	29	100	66	19	28
Aantal	7555				3729				11284			

Tabel 14. Aanwezigheid en gebruik auto&ordels door bestuurders van personenauto's oktober 1971 t/m 1973 naar type dag per leeftijdscategorie bestuurder.

Aanwezigheid gordel	Werkdag				Weekenddag				Totaal						
	Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels				
	I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt				
			II	%vanI			%vanI	%vanII			II	%vanI	%vanI	%vanII	
JULI 1971															
Verplicht	8		97	14	14	7		97	11	11	7		97	13	13
Niet verplicht	92		24	5	20	93		23	5	21	93		24	5	21
Totaal %	100		30	6	19	100		28	5	19	100		29	5	19
Aantal	7333					3579					10912				
JULI 1972															
Verplicht	28		96	20	21	24		94	20	21	27		95	20	21
Niet verplicht	72		31	7	22	76		28	7	23	73		30	7	22
Totaal %	100		49	10	21	100		44	10	22	100		47	10	21
Aantal	7540					3750					11290				
JULI 1973															
Verplicht	44		97	25	26	39		97	27	28	43		97	26	27
Niet verplicht	56		33	9	26	61		33	9	28	57		33	9	27
Totaal %	100		61	16	26	100		59	17	28	100		60	16	27
Aantal	8731					4139					12870				

Tabel 15. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli 1971 t/m 1973 naar type dag per al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel.

Aanwezigheid gordel	Werkdag				Weekenddag				Totaal			
	Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels	
	I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt	
			II %vanI	%vanI			%vanII	II %vanI			%vanI	%vanII
OKTOBER 1971												
Verplicht	13	96	18	19	13	97	16	16	13	96	17	18
Niet verplicht	87	31	7	23	87	26	5	20	87	29	6	22
Totaal %	100	39	9	22	100	35	7	19	100	38	8	21
Aantal	6346				3610				9956			
OKTOBER 1972												
Verplicht	36	96	21	22	30	96	21	22	34	96	21	22
Niet verplicht	64	33	8	23	70	30	7	22	66	32	7	23
Totaal %	100	56	12	22	100	49	11	22	100	53	12	22
Aantal	6931				4046				10977			
OKTOBER 1973												
Verplicht	52	97	27	28	44	98	29	30	49	97	28	29
Niet verplicht	48	37	10	26	56	36	10	27	41	37	10	27
Totaal %	100	68	19	28	100	63	18	29	100	66	19	28
Aantal	7555				3729				11284			

Tabel 16. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's oktober 1971 t/m 1973 naar type dag per al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel.

Leeftijd	Gordel verplicht aanwezig				Gordel niet verplicht aanwezig				Totaal					
	Geëng.		waarvan gordel		Geëng.		waarvan gordel		Geëng.		waarvan gordel			
			aanwezig	gebruikt			aanwezig	gebruikt			aanwezig	gebruikt		
	I	%	II %vanI	%vanI	%vanII	I	%	II %vanI	%vanI	%vanII	I	%	II %vanI	%vanI
JULI 1971														
18 t/m 24 jaar	13	97	9	9	19	16	2	15	18	20	3	14		
25 t/m 34 jaar	32	98	15	15	30	24	5	23	30	30	6	21		
35 t/m 44 jaar	25	97	19	20	22	25	6	25	22	31	7	24		
45 jaar en ouder	30	97	7	7	29	28	5	17	29	33	5	15		
Totaal %	100	97	13	13	100	24	5	21	100	29	5	19		
Aantal	787				10125				10912					
JULI 1972														
18 t/m 24 jaar	13	92	15	16	20	21	4	18	19	35	6	17		
25 t/m 34 jaar	36	96	24	25	32	30	8	25	33	50	12	25		
35 t/m 44 jaar	23	96	21	22	21	32	8	25	21	50	12	23		
45 jaar en ouder	28	96	16	17	27	34	6	19	27	51	9	18		
Totaal %	100	95	20	21	100	30	7	22	100	47	10	21		
Aantal	3027				8263				11290					
JULI 1973														
18 t/m 24 jaar	11	94	22	23	21	27	6	22	17	46	10	22		
25 t/m 34 jaar	35	97	28	29	31	33	9	27	32	62	18	29		
35 t/m 44 jaar	23	97	28	29	21	33	9	28	22	62	18	29		
45 jaar en ouder	31	98	23	23	27	38	11	28	29	65	16	25		
Totaal %	100	97	26	27	100	33	9	27	100	60	16	25		
Aantal	5471				7399				12870					

Tabel 17. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli 1971 t/m 1973 naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel per leeftijdscategorie bestuurder.

Leeftijd	Gordel verplicht aanwezig					Gordel niet verplicht aanwezig					Totaal			
	Geëng.		waarvan gordel			Geëng.		waarvan gordel			Geëng.		waarvan gordel	
	I	%	aanwezig		%vanII	I	%	aanwezig		%vanI	I	%	aanwezig	
			%vanI	%vanI				%vanI	%vanI				%vanI	%vanI
OKTOBER 1971														
18 t/m 24 jaar	12	94	14	15	18	18	3	17		17	26	4	16	
25 t/m 34 jaar	34	97	20	20	30	30	7	23		31	40	9	22	
35 t/m 44 jaar	24	95	18	19	22	32	8	25		22	41	9	23	
45 jaar en ouder	30	97	15	15	31	32	6	20		31	41	8	19	
Totaal %	100	96	17	18	100	29	6	22		100	38	8	21	
Aantal	1318				8638					9956				
OKTOBER 1972														
18 t/m 24 jaar	10	94	16	17	18	22	3	14		15	38	6	15	
25 t/m 34 jaar	37	95	22	23	32	31	8	25		34	55	13	24	
35 t/m 44 jaar	23	97	24	25	21	35	9	26		22	57	14	25	
45 jaar en ouder	30	97	18	19	29	36	8	22		29	57	11	20	
Totaal %	100	96	21	22	100	32	7	23		100	53	12	22	
Aantal	3680				7297					10977				
OKTOBER 1973														
18 t/m 24 jaar	10	93	19	21	20	30	7	24		15	50	11	22	
25 t/m 34 jaar	35	98	33	33	32	36	9	26		34	68	21	32	
35 t/m 44 jaar	23	98	31	32	19	40	13	33		21	71	23	32	
45 jaar en ouder	32	97	23	23	29	40	10	24		30	70	16	23	
Totaal %	100	97	28	29	100	37	10	27		100	66	19	28	
Aantal	5562				5722					11284				

Tabel 18. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's oktober 1971 t/m 1973 naar al-of-niet verplichte aanwezigheid gordel Per leeftijdscategorie bestuurder.

Ritlengte	Gordel verplicht aanwezig				Gordel niet verplicht aanwezig				Totaal			
	Geëng.		waarvan gordel		Geëng.		waarvan gordel		Geëng.		waarvan gordel	
	I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt		I	%	aanwezig gebruikt	
			II %vanI	%vanI			%vanII	II %vanI			%vanI	%vanII
JULI 1971												
< 10 km	45	97	8	8	48	24	3	14	48	29	4	12
10-50 km	31	98	15	15	29	24	6	24	29	30	6	22
> 50 km	24	97	19	20	23	24	7	31	23	29	8	28
Totaal %	100	97	13	13	100	24	5	20	100	29	5	19
Aantal	786				10118				10904			
JULI 1972												
< 10 km	46	95	13	14	49	30	4	15	48	47	7	14
10-50 km	33	96	24	25	31	29	8	28	31	48	13	27
> 50 km	21	95	28	29	20	29	9	31	21	47	14	30
Totaal %	100	95	20	21	100	30	7	22	100	47	10	22
Aantal	3029				8267				11296			
JULI 1973												
< 10 km	45	97	17	18	49	32	6	17	47	59	10	18
10-50 km	34	97	30	31	32	34	11	34	33	61	20	32
> 50 km	21	98	37	38	19	35	13	38	20	63	24	38
Totaal %	100	97	26	27	100	33	9	27	100	60	16	27
Aantal	5462				7390				12852			

Tabel 19. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli 1971 t/m 1973 per ritlengte.

Ritlengte	Gordel verplicht aanwezig					Gordel niet verplicht aanwezig				Totaal					
	Geëng.	waarvan gordel				Geëng.	waarvan gordel			Geëng.	waarvan gordel				
		aanwezig	gebruikt				aanwezig	gebruikt			aanwezig	gebruikt			
				I	%				II				%vanI	%vanI	%vanII
OKTOBER 1971															
< 10 km	51	96	13	14	56	28	4	13	56	36	5	14			
10-50 km	31	98	21	22	28	30	9	30	29	40	11	27			
> 50 km	17	95	22	23	15	33	11	35	15	42	13	31			
Totaal %	100	96	17	18	100	29	6	22	100	38	8	21			
Aantal	1317				8649				9966						
OKTOBER 1972															
< 10 km	50	96	15	16	55	31	5	16	53	51	8	16			
10-50 km	34	96	24	25	31	32	9	28	32	55	14	26			
> 50 km	16	97	31	32	14	34	12	35	15	58	19	33			
Totaal %	100	96	21	22	100	32	7	23	100	54	12	22			
Aantal	3686				7299				10985						
OKTOBER 1973															
< 10 km	48	97	18	19	54	36	7	19	51	64	12	19			
10-50 km	36	98	35	36	33	37	13	34	35	68	24	36			
> 50 km	16	97	38	39	13	38	14	37	14	71	27	38			
Totaal %	100	97	28	29	100	37	10	27	100	66	19	28			
Aantal	5587				5755				11342						

Ritlengte	Mannen					Vrouwen					Totaal				
	Geëng.		Gordels			Geëng.		Gordels			Geëng.		Gordels		
	I	%	aanwezig		gebruikt	I	%	aanwezig		gebruikt	I	%	aanwezig		gebruikt
			II	%vanI	%vanI			%vanII	II	%vanI			%vanI	%vanII	II
JULI 1971															
<10 km	47	28	3	12	58	32	4	13	48	29	4	12			
10-50 km	30	29	6	21	26	33	8	26	29	30	6	22			
>50 km	24	29	8	28	15	33	7	23	23	29	8	28			
Totaal %	100	29	5	19	100	32	6	18	100	29	5	19			
Aantal	9749				1155				10904						
JULI 1972															
<10 km	47	47	7	14	54	47	7	15	48	47	7	14			
10-50km	31	48	13	26	31	51	16	31	31	48	13	27			
>50 km	21	47	14	30	15	49	15	31	21	47	14	30			
Totaal %	100	47	10	21	100	48	11	22	100	47	10	22			
Aantal	9996				1300				11296						
JULI 1973															
<10 km	47	58	10	18	52	60	10	17	47	59	10	18			
10-50 km	33	61	20	32	33	62	20	33	33	61	20	32			
>50 km	20	63	24	38	15	68	29	43	20	63	24	38			
Totaal %	100	60	16	27	100	62	16	26	100	60	16	27			
Aantal	11222				1630				12852						

Tabel 21. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli 1971 t/m 1973 naar geslacht bestuurder per ritlengte.

Ritlengte	Mannen				Vrouwen				Totaal					
	Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels		Geëng.		Gordels			
	I	%	aanwezig	gebruikt	I	%	aanwezig	gebruikt	I	%	aanwezig	gebruikt		
		II %vanI	%vanI	%vanII			II %vanI	%vanI	%vanII			II %vanI	%vanI	%vanII
OKTOBER 1971														
<10 km	55	36	5	13	63	35	5	15	56	36	5	14		
10-50 km	29	40	11	28	26	36	8	23	29	40	11	27		
>50 km	16	43	13	31	11	40	10	25	15	42	13	31		
Totaal %	100	38	8	21	100	36	7	19	100	38	8	21		
Aantal	8705				1261				9966					
OKTOBER 1972														
<10 km	52	51	8	16	59	51	8	16	53	51	8	16		
10-50 km	33	55	14	26	31	54	14	26	32	55	14	26		
>50 km	15	58	19	33	10	62	18	30	14	58	19	33		
Totaal %	100	54	12	22	100	53	11	20	100	54	12	22		
Aantal	9488				1497				10985					
OKTOBER 1973														
<10 km	50	64	12	19	56	64	11	18	51	64	12	19		
10-50 km	35	68	24	36	34	70	23	34	35	68	24	36		
>50 km	15	71	27	38	10	71	30	42	14	71	27	38		
Totaal %	100	66	19	28	100	67	17	26	100	66	19	28		
Aantal	9837				1505				11342					

Tabel 22. Aanwezigheid en gebruik auto-gordels door bestuurders van personenauto's oktober 1971 t/m 1973 naar geslacht bestuurder per ritlengte.

Buiten bebouwde kom		Gordels aanwezig I				Gordels gebruikt				
		aantal	% van I			aantal	% van I totaal	% van resp. A,B,C		
			3-p (A)	Diag. (B)	Heup (C)			3-p	Diag.	Heup
JULI										
1971	gordels verpl.aanw.	631	23	25	52	92	15	19	9	15
	gordels niet verpl.	1838	33	39	28	420	23	30	15	25
	totaal	2469	31	35	34	512	21	27	14	21
1972	gordels verpl.aanw.	2412	28	19	53	539	22	29	12	23
	gordels niet verpl.	1924	31	37	32	476	25	32	18	26
	totaal	4336	29	27	44	1015	23	30	15	24
1973	gordels verpl.aanw.	4232	39	15	46	1250	30	37	17	27
	gordels niet verpl.	1871	37	31	32	580	31	37	25	31
	totaal	6103	39	19	42	1830	30	37	21	28
1974	gordels verpl.aanw.	4916	47	15	38	1162	24	30	14	19
	gordels niet verpl.	1548	39	30	31	335	22	28	18	17
	totaal	6464	45	19	36	1497	23	30	16	19
OKTOBER										
1971	gordels verpl.aanw.	1054	23	26	51	202	19	29	11	19
	gordels niet verpl.	1962	32	37	31	498	25	34	17	27
	totaal	3016	29	33	38	700	23	32	15	23
1972	gordels verpl.aanw.	2911	32	16	52	697	24	30	14	24
	gordels niet verpl.	1824	37	30	33	459	25	30	18	26
	totaal	4735	34	21	45	1156	24	30	16	24
1973	gordels verpl.aanw.	4422	46	13	41	1394	32	37	20	29
	gordels niet verpl.	1612	42	27	31	503	31	35	24	32
	totaal	6034	45	17	38	1897	31	37	22	29
1974	gordels verpl.aanw.	4903	51	16	33	1369	28	36	13	22
	gordels niet verpl.	1245	40	31	29	344	28	38	18	24
	totaal	6148	49	19	32	1713	28	36	15	23

Tabel 23. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 buiten de bebouwde kom naar type gordel per al-of-niet verplichte aanwezigheid.

Binnen bebouwde kom	Gordels aanwezig I				Gordels gebruikt				
	aantal	% van I			aantal	% van I totaal	% van resp. A,B,C		
		3-p (A)	Diag. (B)	Heup (C)			3-p	Diag.	Heup
JULI									
1971 gordels verpl.aanw.	136	27	16	57	9	7	6	5	8
gordels niet verpl.	592	30	32	38	75	13	13	10	15
totaal	728	29	29	42	84	12	12	9	13
1972 gordels verpl.aanw.	496	24	13	62	68	14	17	6	14
gordels niet verpl.	550	30	27	43	73	13	16	9	14
totaal	1046	27	21	52	141	13	17	8	14
1973 gordels verpl.aanw.	1079	40	9	51	164	15	18	11	14
gordels niet verpl.	596	36	27	37	81	14	14	13	13
totaal	1675	38	16	46	245	15	17	12	14
1974 gordels verpl.aanw.	1097	46	12	42	125	11	14	5	10
gordels niet verpl.	403	36	28	36	59	15	19	5	18
totaal	1500	43	16	41	184	12	15	5	12
OKTOBER									
1971 gordels verpl.aanw.	214	19	12	69	17	8	13	7	7
gordels niet verpl.	519	29	29	42	50	10	9	9	10
totaal	733	26	24	50	67	9	10	9	9
1972 gordels verpl.aanw.	647	30	9	61	74	11	10	10	12
gordels niet verpl.	516	36	24	40	71	14	12	8	19
totaal	1163	32	16	52	145	12	11	9	15
1973 gordels verpl.aanw.	1017	39	13	48	157	15	19	6	15
gordels niet verpl.	494	36	30	34	57	12	17	6	11
totaal	1511	38	18	44	214	14	18	6	14
1974 gordels verpl.aanw.	1710	48	13	39	249	15	18	5	14
gordels niet verpl.	725	31	28	41	74	10	17	6	7
totaal	2435	43	17	40	323	13	18	5	12

Tabel 24. Aanwezigheid en gebruik autogordels door bestuurders van personenauto's juli en oktober 1971 t/m 1974 binnen de bebouwde kom naar type gordel per al-of-niet verplichte aanwezigheid.

Type gordel	Inzittenden	Aantal	Percentuele verdeling speling								Speling gemiddeld	s.d. *
			0,5 cm	3,5 cm	7,5 cm	11,5 cm	15,5 cm	19,5 cm	23,5 cm	Totaal		
Heupgordel	bestuurders	3226	22	52	20	5	1	0	0	100	4,2	3,1
	passagiers	1388	15	51	24	7	2	1	0	100	4,9	3,6
Driepuntsgordel (heupgedeelte)	bestuurders	3575	11	44	32	10	2	1	0	100	5,7	3,8
	passagiers	1954	7	44	34	11	3	1	0	100	6,1	3,9
Driepuntsgordel (diagonaalgedeelte)	bestuurders	3589	6	37	35	15	5	1	1	100	6,8	4,2
	passagiers	1920	4	38	34	15	6	2	1	100	7,2	4,5
Diagonaalgordel	bestuurders	1224	4	21	35	26	9	4	1	100	8,8	4,7
	passagiers	727	2	21	34	25	12	4	2	100	9,2	4,8
Type gordel	Geslacht	Aantal	Percentuele verdeling speling								Speling gemiddeld	s.d. *
Heupgordel	mannen	3016	19	54	21	5	1	0	0	100	4,3	3,1
	vrouwen	1478	15	51	25	6	2	1	0	100	4,9	3,5
Driepuntsgordel (heupgedeelte)	mannen	3620	12	44	31	10	2	1	0	100	5,6	3,8
	vrouwen	1871	7	42	34	11	4	1	1	100	6,3	3,9
Driepuntsgordel (diagonaalgedeelte)	mannen	3622	7	38	34	15	4	1	1	100	6,7	4,2
	vrouwen	1875	4	36	35	16	6	2	1	100	7,4	4,4
Diagonaalgordel	mannen	1202	3	23	35	25	9	4	1	100	8,7	4,6
	vrouwen	740	2	20	33	27	12	4	2	100	9,5	4,8

* = standaard-afwijking

Tabel 25. Procentuele verdeling naar speling, gemiddelde speling en standaard afwijking van autogordels bij bestuurders en passagiers, mannen en vrouwen, per type gordel (totaal juli en oktober 1971 t/m 1973).

Nummer	Plaats	Merk	Naam en/of adres tankstation	1971	1972	1973	1974
1	Alblasserdam	Chevron	H. Wensveen, RW 15, Alblasserdam	x	x	x	x
2	Wassenaar	Shell	Garage Jansen, Rijksstraatweg 773, Wassenaar	x	x	x	x
3	Gouda	Shell	P. van de Hoek, Statensingel 112, Gouda	x	x	x	x
4	Lent	Shell	Terwindt, Shellstation Lent (G)	x	x	x	x
5	Twello	Esso	J. Willems, Rijksstraatweg 119, Twello	x	x	x	-
6	IJsselstein	Fina	Van Buuren, RW 2, IJsselstein	x	x	x	x
7	Arnhem	Shell	Garage v. Zijll, Singelstraat, Arnhem	x	x	x	x
8	Oorschot	Esso	Smetsers Servicestation, RW 63, Oorschot	x	x	x	x
9	Hoogerheide	Shell	Servicebedrijf "Korteven" Antwerpsestraatweg 180, Hoogerheide	x	x	x	-
10	Heiloo	Shell	Shell benzinstation "de Kooi", RW 9, rotonde Heiloo	x	x	x	x
11	Heerenveen	Esso	Esso Filling station "Vriesema", rotonde Heerenveen	x	x	x	x
12	Maastricht	Shell	Fa. Stegens, RW 75, Maastricht	x	x	x	x
13	's-Gravenhage	Chevron	Garage v.d. Heijden, Laan van Nieuw Oost Indië 285, 's-Gravenhage	x	x	x	x
14	's-Gravenhage	Gulf	Gulf benzinstation, Leijweg 571, 's-Gravenhage	x	x	x	x
15	's-Gravenhage	Shell	Shell benzinstation, Troelstrakade, 's-Gravenhage	x	x	x	x
16	Apeldoorn	Esso	Esso Service-center, J.M. Raap, Zwolseweg 364, Apeldoorn	-	-	x	x
17	Wouw	Esso	Esso station Konings, RW 17, Wouw (N.B)	-	-	-	x